PARLEMENT EUROPÉEN

1999 *2004*

Document de séance

C5-00312/2002

2000/0343(COD)

FR

01/07/2002

Position commune

en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Docs 8133/1/02 + ADD1
Déclarations
SEC(2002)0757

CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Luxembourg, le 18 juin 2002 (OR. en)

8133/1/02 REV 1

Dossier interinstitutionnel: 2000/0343 (COD)

AVIATION 72
CODEC 481

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: Position commune arrêtée par le Conseil le 17 juin 2002 en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

DIRECTIVE 2002/ /CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du

concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [3],

---

1 JO C 120 E du 24.4.2001, p. 148 et JO C 332 E du 27.11.2001, p. 320.

2 JO C 311 du 7.11.2001, p. 8.

3 Avis du Parlement européen du 14 juin 2001 (JO C 53 E du 28.2.2002, p. 324), position commune du Conseil du … (non encore parue au Journal officiel) et décision du Parlement européen du … (non encore parue au Journal officiel).

considérant ce qui suit:

(1) Le taux d'accidents dans l'aviation civile est resté presque constant ces dix dernières années; néanmoins, il est à craindre que l'augmentation du trafic prévue n'entraîne un accroissement du nombre d'accidents dans un proche avenir.

(2) La directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile [1] vise à prévenir les accidents en facilitant la réalisation diligente d'enquêtes techniques.

(3) L'expérience montre que, souvent, avant qu'un accident ne survienne, un certain nombre d'incidents et de nombreuses autres défaillances signalent l'existence de risques pour la sécurité.

(4) L'amélioration de la sécurité de l'aviation civile nécessite une meilleure connaissance de ces événements pour faciliter l'analyse et le suivi des tendances afin d'entreprendre des actions correctrices.

(5) Quand cet événement concerne un aéronef immatriculé dans un État membre ou exploité par une entreprise établie dans un État membre, il est nécessaire qu'il soit signalé même s'il est survenu en dehors du territoire de la Communauté.

(6) Il convient que chaque État membre établisse un système de comptes rendus obligatoires.

[1] JO L 319 du 12.12.1994, p. 14.

(7) Les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile observent des événements qui présentent de l'intérêt pour la prévention des accidents et devraient donc les signaler.

(8) L'efficacité de la détection des risques serait grandement renforcée par l'échange d'informations sur ces événements.

(9) Un logiciel permettant l'échange des informations entre les différents systèmes est nécessaire.

(10) Les informations relatives à la sécurité devraient être diffusées auprès des entités chargées de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou d'enquêter sur les accidents et les incidents au sein de la Communauté et, le cas échéant, auprès des personnes qui peuvent en tirer les enseignements et prendre ou engager les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité.

(11) La nature sensible des informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte est d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel de l'aviation civile.

(12) Le public devrait disposer d'informations générales sur le niveau de la sécurité aérienne.

(13) Il y a lieu de mettre en place des mesures appropriées afin de permettre l'instauration de systèmes de comptes rendus confidentiels.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission [1].

[1] JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(15) Il convient d'assurer la cohérence avec les exigences en matière de comptes rendus techniques élaborées par les experts nationaux au sein d'Eurocontrol et des JAA. La liste des événements à signaler devrait tenir compte des travaux de ces deux organisations européennes. Il y a lieu de tenir également compte des développements dans le cadre de l'OACI.

(16) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'amélioration de la sécurité aérienne, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, car des systèmes de comptes rendus exploités par les États membres de façon isolée sont moins efficaces qu'un réseau coordonné impliquant un échange d'informations permettant un repérage plus rapide des éventuels problèmes de sécurité, et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objectif

La présente directive a pour objectif l'amélioration de la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées.

L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.

Article 2

Définition

Aux fins de la présente directive, on entend par "événement" tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'article 3, points a) et k), de la directive 94/56/CE, ci-après dénommé "accident ou incident grave".

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne. Des listes d'exemples de tels d'événements figurent aux annexes I et II.

2. La Commission peut, conformément à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 2, décider de modifier les annexes afin d'ajouter ou de changer des exemples.

3. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni concernant le conflit relatif à la souveraineté sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé.

4. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements convenus dans la déclaration conjointe, du 2 décembre 1987, faite par les ministres des Affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 4

Comptes rendus obligatoires

1. Les États membres exigent que les événements couverts par l'article 3 soient communiqués aux autorités compétentes visées à l'article 5, paragraphe 1, par toute personne, dans l'exercice de ses fonctions, qui figure dans la liste ci-après et qui:

a) est l'exploitant ou le commandant d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public utilisé ou exploité par un opérateur pour lequel un État membre assure les vérifications de sécurité en matière d'exploitation;

b) assure les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public, ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle d'un État membre;

c) signe une attestation d'entretien, ou un certificat d'approbation pour remise en service relatifs à un aéronef à turbine ou à un aéronef de transport public, ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle d'un État membre;

d) assume une fonction nécessitant qu'il reçoive l'agrément d'un État membre en tant que contrôleur de la navigation aérienne ou dispatcheur;

e) assume la fonction de directeur d'un aéroport couvert par le règlement (CEE) nº 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires [1];

f) assume une fonction liée à l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification en vol ou l'inspection des installations de navigation aérienne dont un État membre assume la responsabilité;

g) assume une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol, y compris le remplissage en carburant, l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport couvert par le règlement (CEE) nº 2408/92.

2. Les États membres peuvent encourager les comptes rendus volontaires fournis par toute personne qui exerce, dans d'autres opérations de l'aviation civile, des fonctions semblables à celles énumérées au paragraphe 1.

[1] JO L 240 du 24.8.1992, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

Article 5

Collecte et stockage des informations

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de traiter et de stocker les événements signalés conformément à l'article 4.

Les autorités suivantes, travaillant avec impartialité, peuvent être chargées de cette tâche:

a) l'autorité nationale de l'aviation civile; et/ou

b) l'organisme ou entité d'enquête établi conformément à l'article 6 de la directive 94/56/CE; et/ou

c) tout autre organisme ou toute autre entité indépendant(e) chargé(e) de cette tâche.

Si un État membre désigne plus d'un organisme ou entité, il désigne l'un d'entre eux comme point de contact pour l'échange d'informations visé à l'article 6, paragraphe 1.

2. Les autorités compétentes stockent les comptes rendus rassemblés dans leurs bases de données respectives.

3. Les accidents et les incidents graves sont également enregistrés dans ces bases de données.

Article 6

Échange d'informations

1. Les États membres participent à un échange mutuel d'informations en mettant à la disposition des autorités compétentes des autres États membres et de la Commission toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité stockées dans les bases de données visées à l'article 5, paragraphe 2.

Les bases de données sont compatibles avec le logiciel décrit au paragraphe 3.

2. L'autorité compétente désignée conformément à l'article 5, paragraphe 1, recevant un compte rendu d'événement l'intègre dans sa base de données et en informe, chaque fois que cela sera nécessaire, l'autorité compétente de l'État membre où l'événement s'est produit, où l'aéronef est immatriculé, où l'aéronef est construit et/ou dans lequel l'opérateur a obtenu le certificat d'exploitation.

3. La Commission développe un logiciel spécifique aux fins de la présente directive. Ce faisant, elle tiendra compte de la nécessité d'assurer la compatibilité avec les logiciels existant dans les États membres. Les autorités compétentes peuvent utiliser ce logiciel pour gérer leurs bases de données respectives.

4. La Commission adopte les mesures appropriées pour faciliter l'échange d'informations prévu au paragraphe 1, conformément à la procédure fixée à l'article 9, paragraphe 2.

Article 7

Diffusion des informations

1. Toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou d'enquêter sur les accidents et les incidents de l'aviation civile au sein de la Communauté a accès aux informations sur les événements qui sont collectées et échangées conformément aux articles 5 et 6, afin qu'elle puisse tirer des événements signalés des enseignements en matière de sécurité.

2. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents de la Commission tel que défini dans le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission [1], la Commission adopte, de sa propre initiative et conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, les mesures, et les conditions y afférentes, pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des informations visées au paragraphe 1. Ces mesures, qui peuvent être de portée générale ou individuelle, sont fondées sur la nécessité de:

- fournir aux personnes et aux organisations les informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité dans l'aviation civile;

- de limiter la diffusion des informations à ce qui est strictement nécessaire pour leurs utilisateurs, afin de garantir à ces informations un niveau de confidentialité adéquat.

[1] JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

La décision de diffuser des informations au titre du présent paragraphe est limitée à ce qui est strictement nécessaire aux fins de leur destinataire, sans préjudice des dispositions de l'article 8.

3. Les États membres peuvent publier au moins une fois par an un rapport en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'événements recensés par leur système national de comptes rendus obligatoires d'événements pour informer le public du niveau de sécurité dans l'aviation civile. Les États membres peuvent également publier des comptes rendus désidentifiés.

Article 8

Protection des informations

1. Les États membres prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations qu'elles reçoivent conformément à l'article 6, paragraphe 1, et à l'article 7, paragraphe 1. Elles n'utilisent ces informations qu'aux seules fins de la présente directive.

2. Indépendamment du type ou de la classification de l'événement, de l'accident ou de l'incident grave, les noms ou les adresses des différentes personnes ne sont jamais enregistrés dans la base de données mentionnée à l'article 5, paragraphe 2.

3. Conformément aux procédures définies par leur législation et leurs pratiques nationales, les États membres veillent à ce que les travailleurs qui rendent compte d'incidents dont ils peuvent avoir connaissance ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur.

4. Le présent article s'applique sans préjudice des règles nationales relatives à l'accès à l'information par les autorités judiciaires.

Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 12 du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile [1].

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE, est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement de procédure.

Article 10

Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [*]. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

[1] JO L 373 du 31.12.1991, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission (JO L 333 du 29.12.2000, p. 47).

[*] Deux ans après son entrée en vigueur

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 11

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au Journal officiel des Communautés européennes.

Article 12

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le

Par le Parlement européen	Par le Conseil
Le président	Le président

ANNEXE I

Liste d'événements liés à l'exploitation, à l'entretien, à la réparation et à la construction des aéronefs qui doivent être signalés

Note 1: Bien que cette annexe énumère la majorité des événements à signaler, elle ne peut pas être entièrement exhaustive. Tout autre événement qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, doit également être signalé.

Note 2: La présente annexe n'inclut pas les accidents. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents, ils doivent également être enregistrés dans la base de données visée à l'article 5, paragraphe 2.

Note 3: La présente annexe contient des exemples d'exigences en matière de notification liées à l'exploitation, l'entretien, la réparation et la construction des aéronefs.

Note 4: Les événements à signaler sont ceux qui ont mis en danger ou auraient pu mettre en danger la sécurité d'exploitation ou qui auraient pu conduire à créer des conditions d'insécurité. Tout événement qui, de l'avis de la personne chargée de signaler les incidents, n'a pas mis en danger la sécurité d'exploitation mais présenterait un danger dans des circonstances différentes mais vraisemblables, doit être signalé. La notification d'un événement peut être jugée nécessaire pour une catégorie de produits, de pièces ou d'équipement et ne pas l'être pour une autre catégorie; l'absence ou la présence d'un facteur donné, humain ou technique, peut transformer un événement en accident ou en incident grave.

Note 5: Des exigences spécifiques en matière de notification de défaillances ou de mauvais fonctionnement peuvent être associées aux autorisations d'exploitation spécifiques, par exemple RVSM, ETOPS, RNAV, ou à un programme spécifique de conception ou d'entretien.

SOMMAIRE

A: OPÉRATIONS EN VOL
B: ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE L'AÉRONEF
C: ENTRETIEN ET RÉPARATION DE L'AÉRONEF
D: SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

A. OPÉRATIONS EN VOL

i) Exploitation de l'aéronef

a) Manœuvres d'évitement:

- Risque de collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée.

- Manœuvre d'évitement nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet.

- Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée ou inadaptée. Incursions sur piste.

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

d) Quantité de carburant dangereusement faible ou incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale utilisable.

e) Perte de contrôle (notamment partielle ou temporaire), quelle qu'en soit la cause.

f) Événements à des vitesses proches de V_1 ou supérieures, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, heurt de queue, perte de puissance de moteur, etc.)

g) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

h) Écart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue (plus de 300 pieds), quelle qu'en soit la cause.

i) Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.

j) Perte des repères de position par rapport à la position réelle ou à la position d'un autre aéronef.

k) Rupture des communications entre membres du personnel navigant technique ou entre le personnel navigant technique et d'autres (personnel navigant commercial, contrôle aérien, service technique).

l) Atterrissage lourd – un atterrissage pour lequel un "contrôle d'atterrissage lourd" est jugé nécessaire.

m) Dépassement des limites du déséquilibre de la répartition du carburant.

n) Affichage incorrect d'un code SSR ou d'une échelle d'altimètre.

o) Programmation incorrecte ou alimentation erronée des équipements utilisés pour la navigation ou les calculs de performance, ou utilisation de données inexactes.

p) Réception ou interprétation incorrectes de messages RTF.

q) Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.

r) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface pavée.

s) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, véhicule ou autre objet au sol.

t) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.

u) Incapacité de réaliser la configuration prévue de l'aéronef pour toute phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, ailerons, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).

v) Danger ou danger potentiel découlant d'une simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai.

w) Vibrations anormales.

x) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche), alerte de survitesse, etc., à moins:

1) que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage; ou

2) qu'il ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.

y) "Avertissement" de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque:

1) l'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu; ou

2) l'avertissement se déclenche en mode IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) ou la nuit et on a établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1); ou

3) l'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4); ou

4) la réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger, par exemple une réduction de la distance par rapport à d'autres aéronefs. Il peut s'agir d'un avertissement de tout mode ou type, c'est-à-dire d'un avertissement vrai, d'un avertissement parasite ou d'un faux avertissement.

z) "Alerte" de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.

aa) Indications ACAS.

bb) Souffle de réacteur ou d'hélice entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

ii) Situations d'urgence

a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, même si les incendies ont été éteints.

b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque:

1) la procédure existe mais n'est pas utilisée;

2) il n'existe pas de procédure;

3) la procédure existe mais est incomplète ou inappropriée;

4) la procédure est incorrecte;

5) une procédure incorrecte est utilisée.

c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.

e) Dépressurisation.

f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.

g) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence ("Mayday" ou "Panne").

h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.

i) Événements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

iii) Incapacité de l'équipage

a) Incapacité de tout membre de l'équipage navigant technique, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.

b) Incapacité de tout membre de l'équipage navigant commercial qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

iv) Blessures

Événements qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à signaler.

v) Météorologie

a) Coup de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles un "contrôle de turbulence" est jugé nécessaire.

d) Cisaillement du vent.

e) Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

vi) Sécurité

a) Piraterie de l'aéronef, notamment alerte à la bombe ou détournement.

b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.

c) Découverte d'un passager clandestin.

vii) Autres événements

a) Survenue répétée d'un type déterminé d'événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

b) Collision avec un oiseau ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

c) Turbulences de sillage.

d) Tout autre événement, quel qu'en soit le type, ayant mis en danger ou ayant pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants, à bord de l'aéronef ou au sol.

B. ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE L'AÉRONEF

i) Structure

Toutes les défaillances structurales n'ont pas à être signalées. C'est le service technique qui indique si une défaillance est d'une gravité telle qu'elle doit être signalée. Les exemples suivants peuvent être pris en considération:

a) Dommage d'un élément structural principal qui n'a pas été qualifié de tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante aux charges de pressurisation, au sol et en vol, et dont la défaillance peut entraîner une panne catastrophique de l'aéronef.

b) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.

c) Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges d'inversion de commande, de divergence ou de flottement ne sont plus atteintes.

d) Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets de masse susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.

e) Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Cf. point ii) ci-après.

f) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.

ii) Systèmes

Les critères généraux suivants applicables à tous les systèmes sont proposés:

a) Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.

b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple:

1) Actions non maîtrisées.

2) Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou raideur.

3) Emballement.

4) Défaillance ou déconnexion mécanique.

c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions exclusives du système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).

d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.

e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.

f) Perte de redondance du système.

g) Tout événement résultant d'un comportement non prévu d'un système.

h) Pour les aéronefs avec un seul système principal, sous-systèmes ou ensembles d'équipements:
perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

i) Pour les aéronefs avec plusieurs systèmes principaux indépendants, sous-systèmes ou ensembles d'équipements:
perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.

j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.

k) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu entraîner des indications trompeuses pour l'équipage.

m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut survenant lors d'une phase critique du vol et importants pour le fonctionnement du système.

n) Baisses importantes des performances véritables par rapport à celles approuvées, entraînant une situation dangereuse (en tenant compte de la précision de la méthode de calcul des performances), notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.

o) Asymétrie des commandes de vols; par exemple, volets, becs, déporteurs, etc.

L'appendice à la présente annexe comporte une liste d'exemples d'événements à signaler résultant de l'application de ces critères généraux à des systèmes donnés.

iii) Systèmes de propulsion (notamment moteurs, hélices, systèmes à rotor) et systèmes APU

a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur.

b) Survitesse excessive ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant à grande vitesse (par exemple, APU, démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).

c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'une ou plusieurs des circonstances suivantes:

1) non-confinement de composants/débris

2) incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud

3) poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote

4) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance

5) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur

6) défaillance de la structure du moteur

7) perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur

8) émanations visibles denses ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers

9) impossibilité d'éteindre le moteur par les procédures normales

10) impossibilité de redémarrer un moteur en état de fonctionnement.

d) Perte de puissance/poussée, modification ou oscillation non maîtrisées, classées comme perte de poussée ou de contrôle de la puissance:

1) pour un aéronef à un seul moteur, ou

2) lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné, ou

3) lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, ou particulièrement dans le cas d'un bimoteur, ou

4) pour un aéronef multimoteurs lorsque un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré dangereux ou critique.

e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

f) Défauts d'origine commune susceptibles de causer une coupure en vol à un taux tellement élevé qu'il est possible que plus d'un moteur soit coupé sur le même vol.

g) Limiteur de moteur ou dispositif de commande ne fonctionnant pas quand ils sont actionnés ou fonctionnant par inadvertance.

h) Dépassement des paramètres du moteur.

i) Objets et débris étrangers entraînant un dommage.

Hélices et transmissions

j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant une ou plusieurs des circonstances suivantes:

1) survitesse de l'hélice

2) apparition d'une traînée excessive

3) poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote

4) séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice

5) panne entraînant un déséquilibre excessif

6) passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de la position minimale en butée de petit pas en vol

7) impossibilité de mettre l'hélice en drapeau

8) impossibilité de contrôler un changement de pas de l'hélice

9) changement de pas non maîtrisé

10) variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse

11) séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions

k) Dommage ou défaut du dispositif additionnel/de la boîte de transmission du rotor principal, susceptibles de conduire à la séparation en vol du rotor, et/ou à de mauvais fonctionnements de la commande du rotor.

l) Dommage aux systèmes de rotor de queue, de transmission ou aux systèmes équivalents.

APU

m) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible, par exemple ETOPS, LME.

n) Impossibilité de couper l'APU.

o) Survitesse.

p) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

iv) Facteurs humains

Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

v) Autres événements

a) Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

b) Tout événement qui normalement n'est pas considéré comme devant être signalé (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants.

c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives.

d) Tout autre événement susceptible de représenter un danger pour l'aéronef, ou d'affecter la sécurité des occupants de l'aéronef ou des personnes et des biens à proximité de l'aéronef ou au sol.

e) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles.

f) Panne des commandes de réglage du siège du pilote en vol.

C. ENTRETIEN ET RÉPARATION DE L'AÉRONEF

i) Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.

ii) Fuite de la purge d'air chaud entraînant un dommage structural.

iii) Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.

iv) Tout dommage ou toute détérioration (par exemple, rupture, fissure, corrosion, délaminage, décollement, etc.), quelle qu'en soit la cause (par exemple, frottement, perte de rigidité ou défaillance structurale), occasionné à:

a) la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément;

b) la structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef;

c) le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.

v) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque:

a) la détection est faite pour la première fois par l'organisme effectuant la mise en conformité;

b) lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.

vi) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.

vii) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.

viii) Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.

ix) Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.

x) Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

D. SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

i) Services de la navigation aérienne

Cf. Annexe 2 Liste des événements à signaler liés aux services de la navigation aérienne

ii) Aérodromes et installations d'aérodromes

a) Fuite importante pendant l'avitaillement en carburant.

b) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'endurance, les performances, l'équilibre de l'aéronef ou la résistance de sa structure.

iii) Prise en charge des passagers, bagages et cargaison

a) Contamination importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons.

b) Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou l'équilibre de l'aéronef.

c) Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

d) Mauvais stockage des conteneurs de fret ou d'autres gros éléments de la cargaison.

e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.

iv) Services d'escale et assistance aéroportuaire

a) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

b) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises.

c) Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.

_____

Appendice à l'ANNEXE I

Les points ci-après donnent des exemples d'événements à signaler en vertu de l'application des critères généraux aux systèmes particuliers énumérés au point B), ii), de l'annexe I.

1. Conditionnement d'air/ventilation

   a) perte complète du refroidissement avionique

   b) dépressurisation

2. Système de navigation automatique

   a) incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné

   b) importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique

   c) panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique

   d) changement de mode du système automatique non maîtrisé

3. Communications

   a) panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles

   b) communications totalement impossibles en vol

4. Système électrique

a) perte d'un circuit de distribution du système électrique (CA ou CC)

b) perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique

c) panne du système de génération électrique auxiliaire (de secours)

5. Poste de pilotage/cabine/soute

a) panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol

b) défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues de secours, l'éclairage de secours, etc.

c) perte de capacité de rétention du système de chargement des cargaisons

6. Système de protection incendie

a) alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses

b) panne ou défaut non détectés du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie

c) absence d'avertissement en cas d'incendie réel ou de fumée

7. Commandes de vol

a) asymétrie des ailerons, des becs, des déporteurs, etc.

b) limitation de mouvement, rigidité ou réaction mauvaise ou tardive dans le fonctionnement des systèmes de pilotage primaires ou de leurs systèmes de compensation et de blocage.

c) emballement des commandes de vol

d) vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage

e) défaillance ou déconnexion mécanique des commandes de vol

f) importante interférence avec la commande normale de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol

8. Circuit carburant

a) mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale ou une indication erronée de la quantité de carburant à bord

b) fuite de carburant ayant entraîné une perte importante, un risque d'incendie ou une contamination grave

c) mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une contamination dangereuse de l'équipement de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant

d) mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant

e) impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible

9. Hydraulique

a) perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement)

b) non-fonctionnement du système d'isolement

c) perte de plus d'un des circuits hydrauliques

d) défaillance du système hydraulique de secours

e) extension par inadvertance de la turbine à air dynamique

10. Système de protection/détection du givre

a) perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage

b) perte de plus d'un des systèmes de chauffage à sonde

c) impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes

d) accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la qualité de manœuvre

e) visibilité de l'équipage affectée de manière importante

11. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'indication

a) mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication quand des indications éventuellement fortement trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel

b) perte de la fonction d'alerte rouge sur un système

c) pour les postes de pilotage avec écrans cathodiques: perte ou mauvais fonctionnements de plus d'un ordinateur ou d'un appareil de visualisation impliqués dans la fonction d'avertissement/affichage

12. Circuit de train/freins/pneus

a) incendie de frein

b) importante perte de freinage

c) freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire

d) panne du système de descente du train en chute libre (y compris lors d'essais à intervalles réguliers)

e) rétraction/extension non demandées du train ou des trappes de train

f) éclatement de pneus multiple

13. Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques

a) perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation

b) panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique

c) indication fortement trompeuse

d) erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données

e) déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas causées par une action du pilote

f) problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes non associées au passage de la navigation inertielle à la radionavigation.

14. Oxygène: pour un aéronef pressurisé

a) interruption de l'alimentation d'oxygène dans la cabine

b) interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), notamment détectée lors d'entretien, de formation ou d'essais.

15. Système de prélèvement d'air

a) fuite d'air de purge chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural.

b) perte de tous les systèmes de purge d'air

c) panne du système de détection de fuite d'air de purge

ANNEXE II

Liste d'événements liés aux services de la navigation aérienne qui doivent être signalés

Note 1: Bien que cette annexe énumère la majorité des événements qui doivent être signalés, elle ne peut pas être exhaustive. Tout autre événement qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, doit également être signalé.

Note 2: La présente annexe n'inclut pas les accidents et les incidents graves. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents, ils doivent également être enregistrés dans la base de données visée à l'article 5, paragraphe 2.

Note 3: La présente annexe inclut les événements liés aux services de la navigation aérienne (ANS) qui représentent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols, ou qui sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité des services ANS.

Note 4: Le contenu de la présente annexe n'exclut pas la notification de tout événement, situation ou condition qui, s'il venait à se reproduire dans des circonstances différentes mais vraisemblables, ou si on n'y apportait pas de correction, pourrait constituer un danger pour la sécurité aérienne.

i) Incidents de quasi-collision (y compris les situations spécifiques où la distance entre un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet est considérée comme insuffisante):

   a) Non-respect des distances minimales de séparation

b) Séparation inadéquate

c) Quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-accident CFIT)

d) Incursion sur piste avec manœuvre d'évitement nécessaire

ii) Risque de collision ou quasi-collision (y compris les situations spécifiques susceptibles de provoquer un accident ou une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité):

a) Incursion sur piste sans qu'une manœuvre d'évitement soit nécessaire

b) Sortie de piste d'un aéronef

c) Aéronef s'écartant d'une autorisation de l'ATC

d) Aéronef s'écartant du règlement ATM applicable

1) Aéronef s'écartant des procédures ATM publiées applicables

2) Entrée non autorisée dans un espace aérien

3) Non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles qu'elles sont prévues par le(s) règlement(s) pertinent(s).

iii) Événements spécifiques à la gestion de la circulation aérienne (ATM) (y compris les situations où la capacité à assurer des services ATM sûrs est compromise, notamment les situations où, par chance, le fonctionnement de l'aéronef dans des conditions de sécurité n'a pas été compromis). Cela inclut les événements suivants:

a) Impossibilité d'assurer les services de gestion de la circulation aérienne

1) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne

2) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien

3) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien

b) Défaillance de la fonction de communication

c) Défaillance de la fonction de surveillance

d) Défaillance de la fonction de traitement et de distribution des données

d) Défaillance de la fonction de navigation

f) Sécurité du système ATM

Appendice à l'ANNEXE II

Les points ci-après donnent des exemples d'événements ATM à signaler en vertu de l'application des critères généraux énumérés au point iii) de l'annexe 2 aux manœuvres des aéronefs.

1. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne (ATC), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc.

2. Autorisation de vol à une hauteur inférieure aux normes prescrites.

3. Indication de données de référence de pression incorrectes (réglage de l'altimètre).

4. Erreur de transmission, de réception ou d'interprétation de messages importants lorsque cela entraîne une situation dangereuse.

5. Non-respect des distances minimales de séparation.

6. Entrée non autorisée dans un espace aérien

7. Intervention illicite sur les communications radio.

8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne au sol ou par satellite.

9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome.

10. Aires de mouvement d'un aérodrome encombrées par des aéronefs, véhicules, animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout encombrement ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.

12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité des éclairages de la piste.

CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

Luxembourg, le 18 juin 2002

8133/1/02 REV 1 ADD 1

LIMITE

AVIATION 72
CODEC 481

Dossier interinstitutionnel : 2000/0343 (COD)

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

Objet: Position commune arrêtée par le Conseil du 17 Juin 2002 en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Le 19 décembre 2000, la Commission a soumis sa proposition de Directive au Parlement européen et au Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. A la lumière des résultats de la première lecture du Parlement européen en date du 14 juin 2001, la Commission a soumis une proposition modifiée[1].

Le Comité Economique et Social a rendu son avis le 12 septembre 2001[2], et le Comité des Régions a été consulté mais s'est abstenu de donner un avis[3].

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du TCE), le Conseil, compte tenu de la première lecture du Parlement, a arrêté, le 17 juin 2002, sa position commune sur le projet de directive en question.

L'objectif de la proposition de directive est d'améliorer la sécurité des transports aériens par la collecte de comptes rendus d'événements dangereux ou potentiellement dangereux. Il est à souligner que les comptes rendus d'événements visent exclusivement la prévention de futurs accidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.

Les informations ainsi collectées seront stockées dans des bases de données qui en faciliteront l'échange mutuel entre les Etats membres, qui garantissent une confidentialité adéquate aux informations qu'ils reçoivent. Pour permettre à ces informations d'être par la suite diffusées vers ceux qui peuvent les analyser et en tirer les conclusions qui s'imposent, la Commission adoptera les mesures appropriées, en limitant la diffusion à ce qui est strictement nécessaire pour les utilisateurs.

---

1 JO C 332 E, 27.11.2001, p. 320 – 337.
2 JO C 311 du 7.11.2001 p. 8 - 11.
3 Lettre de renonciation n° D/400051 du 19.6.2001.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Le Conseil approuve l'objectif de la proposition, visant à créer un cadre harmonisé pour la collecte de comptes rendus d'événements dans le secteur de l'aviation civile; une telle initiative se justifie pleinement par des considérations de sécurité dans le secteur des transports aériens. L'établissement d'une base de données, collectées sur la base la plus ample possible et contenant un maximum d'informations sur tout événement qui aurait pu causer un accident, est une mesure susceptible d'avoir un effet préventif substantiel. Néanmoins - et c'est une préoccupation qui a été présente tout au long des travaux du Conseil - il convient que tout régime assure un équilibre judicieux entre les exigences légitimes de disposer d'un maximum d'information et la nécessité de garantir un niveau de confidentialité adéquat et acceptable pour les parties intéressées. A défaut de garanties suffisantes à cet égard, le risque existe que l'efficacité du système de comptes rendus, et donc son utilité sur le plan opérationnel, y compris au niveau de la diffusion, soit affectée. Il faut, en effet, éviter une situation, où un Etat membre décide de ne pas communiquer des informations qu'il considère comme confidentielles, à un autre Etat membre, où ces informations seraient rendues publiques. Dans cette même optique il est impératif aussi que le système de comptes rendus ne porte pas préjudice au travailleur qui rend compte d'incidents dont il peut avoir connaissance.

Afin de rendre opérationnel le système d'échange de données envisagé, il est nécessaire d'établir un régime commun pour la diffusion des informations à des professionnels qui les utiliseraient pour améliorer la sécurité aérienne et, dans ce contexte, le Conseil est d'avis qu'il convient d'autoriser la Commission à adopter des mesures à cet égard. Dans la recherche d'un équilibre entre diffusion des connaissances aux fins de la prévention et l'exigence de confidentialité, le Conseil a considéré qu'il n'était pas opportun de retenir dans cette directive l'art. 9 proposée par la Commission ("comptes rendus confidentiels"). Il s'ensuit que le considérant 13 ainsi que l'article 3 de la proposition ont également été supprimés.

Le Conseil a pu reprendre dans sa position commune, intégralement ou en substance, la plupart des amendements présentés par le Parlement européen en première lecture. A ce propos, il convient de signaler les modifications suivantes:

- pour souligner l'importance d'assurer la cohérence avec les exigences de l'OACI en matière de comptes rendus techniques, une référence à l'OACI a été ajoutée (considérant 16).

- dans l'article 8 concernant la protection des informations, le Conseil, en accord avec le Parlement européen, a supprimé le paragraphe 3, et afin de tenir davantage compte du droit interne des Etats membres, le Conseil a également décidé de supprimer le paragraphe 4 et a apporté à cet article d'autres modifications allant dans le même sens.

- pour garantir l'introduction dans les plus brefs délais d'un système apte à améliorer la sécurité, le Conseil a accepté le délai de deux ans proposé par le Parlement pour la mise en vigueur des dispositions législatives.

Finalement, les clauses dites "de Gibraltar" ont été insérées comme paragraphes 3 et 4 de l'article 3, conformément à l'entente intervenue à ce sujet. Une déclaration commune du Conseil et de la Commission est inscrite au procès-verbal du Conseil, précisant que la suspension de l'application de la Directive à l'aéroport de Gibraltar est sans préjudice de l'application du Traité CE à Gibraltar.

_____

ANNEXE

Position commune arrêtée par le Conseil le 18/6/2002 en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes-rendus d'événements dans l'aviation civile, [2000/0343(COD)]

Déclaration commune du Conseil et de la Commission

Article 2, paragraphe 4 (champ d'application)

"Le Conseil et la Commission confirment que la suspension de l'application de la présente directive, prévue à l'article 2, paragraphe 4, est sans préjudice du fait que le traité CE s'applique à Gibraltar."

Déclaration commune du Conseil et de la Commission

Article 7, paragraphe 2 (diffusion des informations)

"Le Conseil et la Commission conviennent que la question de la communication des informations par les parties intéressées sera traitée de façon appropriée dans le cadre des mesures que la Commission doit adopter conformément à l'article 7, paragraphe 2, en tenant dûment compte de la nécessité de garantir à ces informations un niveau de confidentialité adéquat."

Déclaration de la Commission concernant la suppression de l'article 9 de sa proposition

"La Commission rappelle la position exprimée par Mme de Palacio lors de la session du Conseil du 16 octobre 2001, à savoir qu'au regard de l'importance que revêtent les rapports confidentiels pour mieux comprendre les facteurs humains pouvant entrer en ligne de compte dans la survenance des accidents aériens et vu le soutien que lui ont apporté sur ce point le Parlement européen et les représentants des personnels de l'aviation civile, la Commission s'oppose à la suppression de cet article."

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 28.6.2002
SEC(2002) 757 final

2000/0343 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPÉEN**

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

2000/0343 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

1- HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au PE et Conseil (document COM(2000) 847 final – 2000/0343(COD)):	19 décembre 2000
Date de l'avis du Comité économique et social:	12 septembre 2001
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	14 juin 2001
Date de transmission de la proposition modifiée:	26 septembre 2001
Date de l'adoption de la position commune:	17 juin 2002

2- OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition de directive a pour objet l'amélioration de la sécurité aérienne en garantissant que les informations pertinentes en matière de sécurité sont communiquées, collectées, stockées, protégées et diffusées.

Pour ce faire, les Etats membres sont tenus d'organiser un système national de recueil de compte rendus d'événements et de participer à un système d'échange d'informations permettant la mise en commun des informations recueillies.

Des dispositions prévoient la protection de la confidentialité de ces informations ainsi que les modalités de diffusion de celles-ci.

L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des futurs accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.

3- COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

3.1. Observations générales concernant la position commune

Le Conseil, à l'unanimité, a apporté un grand nombre de modifications à la proposition de la Commission. Bon nombre d'entre elles visent essentiellement à clarifier le texte. Les objectifs de la proposition initiale de la Commission ont dans l'ensemble été maintenus, sauf un, détaillé ci-dessous.

3.2. Suite donnée aux amendements du Parlement

Lors de sa session plénière du 14 juin 2001, le Parlement européen a approuvé, moyennant un certain nombre d'amendements, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile soumise par la Commission.

Pour rappel, des dix amendements adoptés par le Parlement européen, la Commission en a accepté sept entièrement et un partiellement, en proposant de modifier sa formulation de façon à en respecter l'esprit. Le texte examiné par le Conseil était celui de la proposition modifiée de la Commission qui tenait déjà compte des amendements du Parlement européen. La position commune tient donc également largement compte des observations formulées par le Parlement européen en première lecture.

3.3. Nouvelles dispositions introduites par le Conseil et avis de la Commission

Les modifications ci-dessous sont les principales modifications introduites par le Conseil dans sa position commune:

- article 1 - objectif : rédaction simplifiée, n'affecte pas la portée de l'objectif de la directive;
- article 2 - définition : ancien article 3, adapté aux modifications du texte;
- article 3 - champ d'application : ancien article 2, rédaction simplifiée affectant également les articles 2 et 4 et exclusion temporaire de Gibraltar;
- article 4 - comptes rendus obligatoires : adaptation de la rédaction pour tenir compte, entre autre, de certaines évolutions opérationnelles (p.ex. location-vente);
- article 5 - collecte et stockage des informations : modifié pour donner plus de souplesse dans le choix d'une ou plusieurs autorités compétentes pour gérer les comptes rendus d'événements;
- article 6 - échange d'informations : rédaction simplifiée, n'affecte pas la portée de l'article;
- article 7 - diffusion des informations : modification de la rédaction pour la rapprocher de celle du texte du règlement instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Etant donné l'importance des modifications qui affectent le texte de la proposition de la Commission ainsi qu'un des amendements du Parlement européen, une déclaration commune du Conseil et de la Commission, annonçant que des mesures complémentaires seront prises par la Commission assistée du comité prévu à l'article 9;

- article 8 - protection des informations : rédaction simplifiée et suppression du paragraphe 3. La Commission regrette la suppression du paragraphe 3 qui donnait un signal politique clair sur le principe que le rapporteur d'un incident doit être considéré comme porteur d'un message important et positif pour la sécurité aérienne et donc encouragé à le faire sans risquer des sanctions contre-productives. Toutefois, la Commission s'est résolue à accepter cette suppression sachant que l'esprit de ce paragraphe est également contenu dans la seconde phrase de l'article 1;

- article 9 - comptes rendus confidentiels : l'article 9 de la proposition modifiée a été supprimé par le Conseil alors que celui-ci était soutenu par le Parlement européen, le Comité économique et social et les organisations représentatives du personnel de l'aviation civile. La Commission note toutefois qu'au cours des discussions, de nombreuses délégations ont motivé leur décision par le soucis de ne pas introduire de confusion entre les systèmes obligatoires de recueil de compte rendus d'incidents et les systèmes volontaires et confidentiels tout en se déclarant favorable au principe de l'établissement de systèmes de comptes rendus volontaires et confidentiels. En conséquence, la Commission a demandé l'inclusion de la déclaration suivante dans le procès-verbal du Conseil :

  > "La Commission rappelle la position qu'elle a exprimée lors de la session du Conseil du 16 octobre 2001, à savoir qu'au regard de l'importance que revêtent les rapports confidentiels pour mieux comprendre les facteurs humains pouvant entrer en ligne de compte dans la survenance des accidents aériens et vu le soutien que lui ont apporté sur ce point le Parlement européen et les représentants des personnels de l'aviation civile, la Commission s'oppose à la suppression de cet article."

- Suite à la suppression de l'article 9, la numérotation des articles suivants a été modifiée. Le texte de ces articles n'a pas été affecté.

4- CONCLUSIONS

A part la réserve liée à la suppression de l'article 9, la Commission estime que le texte de la position commune, adoptée à l'unanimité par le Conseil, est acceptable dans la mesure où il respecte les principes essentiels de la proposition originale. Il tient compte également, dans une large mesure, des amendements adoptés par le Parlement en première lecture.